SENADO SECRETARIA DIRECCION GENERAL DE COMISIONES	XLIVa. LEGISLATURA PRIMER PERIODO
COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS	DISTRIBUIDO Nº366 DE 1995
AGOSTO DE 1995	SIN CORREGIR POR LOS ORADORES

PUENTE COLONIA - BUENOS AIRES

Visita de los señores diputados de la República Argentina, arquitecto Juan Manuel Valcarcel y señora Silvia Bonomi

---

Versión taquigráfica de la sesión de la Comisión del día 24 de agosto de 1995

A S I S T E N C I A

Preside : Senador Dante Irurtia

Miembros : Senadores José Andújar, Marina Arismendi, Sergio Chiesa, Albérico César Segovia y Orlando Virgili

Invitados especiales : Diputados Nacionales de la República Argentina, arquitecto Juan Manuel Valcarcel y Silvia Bonomi, acompañados por los integrantes del Consejo de Productores del Delta, ingeniero agrónomo Raúl H. Marsan, Presidente; e ingeniero agrónomo forestal Guillermo García Cobas, Gerente Técnico

Secretario : Julio Méndez Vila

Ayudante : María Cecilia Fernández

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 18 minutos)

En primer lugar, deseo trasmitir a nuestros hermanos argentinos la satisfacción personal que sentimos —los demás miembros de esta Comisión seguramente lo comparten— por el hecho de que hoy estén aquí, a efectos de considerar en esta Mesa de trabajo de la Comisión de Transporte y Obras Públicas, un tema que indudablemente tiene una importancia fundamental para los dos países. Digo esto porque no se tratará solamente de un puente, sino de un lazo más de unión entre estas dos naciones hermanas.

En virtud de que esta es una sesión especial, convocada con este único fin —además, hay algunos señores Senadores que deben concurrir a otras Comisiones que sesionan hoy en el Senado— voy a ceder el uso de la palabra a quienes ustedes designen, para de esa forma ir incorporando información que ustedes solicitaron y que nosotros hemos ido gestionando. Lógicamente, esto es un hecho poco habitual porque no es frecuente que compartamos una mesa de trabajo con Legisladores argentinos. Incluso, el señor Vicepresidente de la República —Presidente del Senado— ha manifestado a nuestro Cuerpo el interés de recibirlos y, en virtud de ello, les hemos cursado la invitación correspondiente. Por lo tanto, cedemos a ustedes el uso de la palabra.

SEÑOR VALCARCEL.- Muchas gracias, señor Presidente.

Quien les habla es Diputado nacional por la Provincia de Buenos Aires y miembro del Partido Justicialista. En el día de hoy, me acompañan la señora diputada Silvia Bonomi —también representante por la Provincia de Buenos Aires— miembro de la Unión Cívica Radical y dos integrantes del grupo de trabajo que participan de una Comisión que hemos constituido y que tiene carácter multipartidario y plurisectorial, en apoyo a una determinada Traza del camino-puente —esto de acuerdo a nuestra manera de pensar— entre Uruguay y Argentina.

acp

Asimismo, quiero agradecer en forma especial no sólo esta invitación, sino fundamentalmente vuestra presencia porque entiendo que estamos comenzando a transitar un camino mucho más profundo de las relaciones bilaterales. Para nosotros la palabra bilateral evidentemente suena como demasiado protocolar porque las relaciones entre uruguayos y argentinos están enraizadas en demasía como para pensar que sólo tienen un carácter institucional.

Por otro lado, también es cierto que los nuevos lazos que los acuerdos regionales —me refiero al MERCOSUR— han planteado, nos están marcando un nuevo ámbito de trabajo, de discusión, de complementación y de concertación de políticas. En el mundo actual, cada día más, la conformación de regiones donde los países comienzan a establecer nuevos vínculos mucho más creativos y ricos, nos plantea la necesidad imperiosa de que las instituciones de la democracia de nuestros países, y especialmente el Parlamento, establezcan un contacto que ya fue iniciado por los Gobiernos. Actualmente, éstos tienen no menos de una reunión diaria en torno al tema del MERCOSUR; es más, siempre hay un grupo de funcionarios de algún área que están trabajando en cualquier lugar de la geografía de los cuatro países, debatiendo problemas inherentes al presente y al futuro.

Además, es cierto que los Parlamentarios, en este sentido y hasta el presente, no hemos transitado ese camino con la vehemencia e intensidad con que seguramente los tiempos van a conminar en el futuro. No tengo ninguna duda de que este tipo de reuniones que celebramos los uruguayos y argentinos, así como también los brasileños y paraguayos, se van a incrementar, estableciendo nuevas modalidades de conducción de las estructuras nacionales y regionales. Desde este punto de vista, nuestras naciones estarán ganando notablemente.

Cuando una obra binacional se transforma en algo prioritario para las identidades nacionales, es porque estamos haciendo algo que significa más que la suma aritmética de las partes. Considero que a partir de la integración uruguayos y argentinos no estarán simplemente

acp

incrementando la cantidad de población o el producto bruto, sino que estaremos multiplicando nuestras posibilidades y enfrentando un mundo competitivo, en situaciones que hasta el presente no podíamos hacerlo solos. Seguramente, nos unimos porque lo necesitamos y la necesidad no tiene en cuenta la dimensión relativa, medida por cualquier indicador entre nuestros países, sino que está planteando una visión de futuro. Los países no tienen dimensión competitiva porque éstas se miden a través del tiempo; las naciones que actualmente tienen dimensiones relativamente grandes, mañana pueden no tenerlas; del mismo modo, aquellos países que disfrutan de determinado tipo de situaciones, las pueden perder al día siguiente. Asimismo, y a la inversa, los que tienen dificultades pueden dejar de tenerlas y comenzar a transitar un camino diferente.

En consecuencia, entendemos que estamos cumpliendo con una obligación; estamos hablando del futuro que día a día nos va a involucrar más a los parlamentarios. De la misma forma que hemos comprendido algunas cosas de nuestras democracias no demasiado estables, también hemos aprendido a convivir con parlamentarios de distintos signos políticos, así como a transitar por un mismo camino representantes de distintos países.

Concretamente, con respecto al tema del cruce del Río de la Plata, debemos decir que los dos Diputados que estamos presentes aquí pertenecemos al mismo ámbito territorial —a pesar de ser de distintos partidos políticos—, somos del distrito de "El Tigre" que está frente a Carmelo.

Seguramente, tenemos dos intereses que nos unen. El primero de ellos es que estamos respondiendo a las demandas de nuestras comunidades, que no tienen signos políticos. El segundo se refiere a que, al estar en esa área geográfica, tenemos un nivel de sensibilidad respecto a determinadas cuestiones que se producen en ella, que desde nuestro punto de vista —que por supuesto es opinable— justifica que se aborde el tema de la vinculación física entre las dos orillas del Río de la Plata con criterios distintos.

acp

La Comisión Binacional contrató con una consultora internacional la elaboración de un informe técnico para predefinir la conveniencia de adoptar una u otra Traza. Se analizaron cinco Trazas diferentes y, genéricamente, cuatro de ellas son Trazas de puente. Tienen una cabecera en cada extremo y una de ellas, además, atraviesa una región de tierra firme.

La vinculación física de Puerto Unzué —Fray Bentos y Zárate— Brazo Largo pasa por encima del Delta. Hoy en día es un embudo por el que se ven obligados a circular la mayor parte de los vehículos de transporte de carga y pasajeros entre nuestros países. Nosotros planteamos una cantidad de posiciones que deberían ser evaluadas cuidadosamente debido a que se trata de una obra que no puede ser realizada dos veces en el mismo siglo. Estamos hablando de la gran obra, entre nuestros países, de fin de siglo XX o de principios de siglo XXI.

Desde nuestro de vista, el cual es interesado —esto debe quedar claro— creer que vincular Buenos Aires con Montevideo o Montevideo con Buenos Aires, o Colonia con Buenos Aires, es solamente vincular Argentina con Uruguay o Uruguay con Argentina, sin advertir que éste no es un puente sólo entre las dos orillas sino que integra un sistema virtual futuro y presente de comunicaciones entre los países del MERCOSUR y también con Chile. Esta es la articulación de un sistema vial que comprende a Brasil, Paraguay, Uruguay, la República Argentina y el Pacífico y que, actualmente, tiene un mecanismo no idóneo, imperfecto. Sin duda, el Puente resolverá notablemente la mayor parte de los problemas que hacían dificultosa la vinculación entre los países. Todos sabemos lo que implica utilizar vías alternativas al Puente, que son las que se usan hoy en día. Esto incide en el costo de los fletes y, consecuentemente, en la salida de la producción en términos competitivos hacia los mercados mundiales.

Por lo tanto, no es un dato menor que el Puente esté más al este o al oeste, que esté más al norte o al sur, que se inicie o desemboque en cualquier parte. Deberían hacerse

otras consideraciones, que no necesariamente fueron analizadas por la consultora que solamente estudió este Puente y, en el mejor de los casos, un Puente y un camino hacia él. No tuvo en cuenta, especialmente en la visión del lado argentino —tengo entendido que sí lo ha visualizado con claridad el Uruguay— que no había una articulación entre los que conducen las áreas del sistema vial del país y los que manejan la problemática del Puente.

Según la información que tenemos, Uruguay tiene alternativas de sistema vial de acceso a la cabecera del Puente, mientras que Argentina, lamentablemente, no las tiene. Desde el lado argentino, "tironean" para el Puente distintos Intendentes Municipales que creen que éste mágicamente les va a dar algún tipo de beneficio económico a sus comunidades y Municipios.

Del lado argentino, el Puente puede ir a parar, por ejemplo, frente a Aeroparque, o sea a unos metros del actual Puerto de la ciudad de Buenos Aires. Como los señores Senadores sabrán, el área metropolitana de Buenos Aires tiene un esquema absolutamente radial, en el que todo termina en un punto, que justamente es el Puerto de la ciudad de Buenos Aires. El esquema colonial con que fue concebida la República Argentina hacía que los ferrocarriles terminasen en ese punto. La población del área metropolitana se concentró demográficamente alrededor de ese punto. Hay una gran densidad poblacional en un radio de 30 kilómetros. Imaginemos qué ocurriría si el Puente cae en el lugar más transitado de la ciudad de Buenos Aires y hay que salir desde ese lugar con los camiones cargados con productos o con vehículos de transporte de pasajeros, con el flujo de tránsito consecuente. Esa sería la Traza más crítica de todas.

Pensamos qué sucedería con Trazas cercanas a ese sitio, cuántos kilómetros de más se harían para ir desde Brasil a Chile si la Traza estuviera más al este o al oeste. Si solamente se tiene en cuenta un criterio de mercado, es probable que si se hace desde el centro de Montevideo al centro de Buenos Aires tenga una mayor densidad de tráfico. ¿De qué tráfico? Del actual, del de los turistas que se

vinculan entre sí.

Si la Traza se encuentra más hacia el sur o hacia el este, a los turistas brasileños y uruguayos les resultará más fácil acceder a las playas argentinas.

A partir de ese momento comenzamos a observar qué era lo que pasaba del lado uruguayo. A este respecto, debemos confesar algunas dudas surgidas quizá por ignorancia. Nos preguntábamos cómo la gente de Colonia podía decir que no le interesaba el Puente que, justamente, muere en ese lugar. Observamos cómo muchas personas representativas de la zona se quejaban a través de los medios televisivos —a nuestro juicio, con absoluta razón— del impacto ambiental y cultural que se produciría en ese retazo de historia que es Colonia, porque se iban a ver afectadas su calidad de vida y sus características propias. Recién entonces comenzamos a entender un poco más el tema y a pensar en que si hubiéramos conseguido un intercambio de ideas con nuestros hermanos uruguayos, habríamos logrado que se cometieran menos errores.

A nuestro juicio, el delta —que tiene una implicancia binacional muy importante— está abandonado en términos de producción y de turismo. Sin embargo, es la reserva natural más espectacular que tenemos, al lado de las grandes conurbaciones uruguayas y argentinas. En realidad, está aislado porque no hay forma de acceder a él; ni siquiera cuenta con comunicación telefónica y posee una estructura —cuando ella existe— deficiente desde todo punto de vista.

Pensamos que una obra de estas características no sólo debería tener impacto sobre los dos extremos, sino que sería deseable que se produjera durante todo el transcurso de las construcciones. Se podrá cuestionar la realización de una obra que no tiene antecedentes en el mundo y posee una extensión de más de 40 kilómetros. ¿Por qué no analizar lo que sucede o puede llegar a ocurrir con fenómenos como las nieblas y los vientos del Río de la Plata en relación con los vehículos que atraviesan el Puente? Si éstos se acumulan y ocurre un accidente, destrabar el nudo de circulación sería prácticamente imposible. La situación sería distinta si en

lugar de tratarse de un Puente, se construyera una sucesión de ellos sobre los cursos de agua, transitándose en parte sobre territorio firme. De esta manera se podrían efectuar todas las bajadas necesarias para descomprimir el tránsito; para ello se podría contar, además, con infraestructura de apoyo mecánico, turístico o de cualquier otra índole.

Así fue como advertimos que seguir apuntando a los grandes centros urbanos en lugar de generar desarrollo en nuevas áreas era una forma de acentuar el centralismo proveniente del esquema colonial que nos marcó históricamente. Pensamos que actuando de esta manera estábamos, de algún modo, reforzando ese centralismo contra el que hemos luchado durante muchos años.

Para nosotros resulta absolutamente importante no seguir hablando acerca del tema únicamente entre argentinos, sino incluir también a los uruguayos. A este respecto, qué mejor que intercambiar ideas con los Parlamentarios, que no pertenecen solamente al Gobierno sino a todos los partidos políticos. Vale la pena recordar que este tipo de obras podrán ser ejecutadas por uno o más gobiernos, pero deberán ser administradas por muchos de ellos durante cantidad de años. Este punto de vista nos llevó a ponernos en contacto con ustedes y, si se quiere, a abusar de su gentileza y hospitalidad.

Cualquiera sea el resultado que se obtenga, por lo menos habrá existido un diálogo entre los representantes de los distintos partidos políticos; de esta manera, daremos fundamento a estas obras tan importantes, que no pueden ser decididas por un funcionario, un técnico o una consultora, sino por nuestros Gobiernos.

SEÑORA BONOMI.- Me parece muy clara la exposición realizada por el Diputado Valcarcel, y los dos coincidimos con este mismo proyecto, por lo que nos gustaría intercambiar información con los Legisladores uruguayos a fin de conocer su posición, en especial si han tenido oportunidad de analizar el informe de la Consultora Louis Berger International Inc. Dicha empresa fue contratada por la

Comisión Binacional, que cuenta con funcionarios de los dos países.

En nuestro caso, el contrato fue firmado por el Secretario de Obras Públicas y Comunicaciones, el doctor Otrera, que es miembro del equipo del área económica de nuestro Gobierno. Si bien hace poco tiempo que se encuentra ocupando ese cargo, nosotros ya hemos analizado algunos elementos, motivo por el cual nos gustaría conocer la información que tienen los miembros de la Comisión acerca de las Trazas existentes y del informe de la consultora.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de ceder el uso de la palabra a los miembros de la Comisión, deseo manifestar que quienes hemos tenido la fortuna de actuar en este ámbito y en esta Comisión en la Legislatura pasada, contamos con una profusa información brindada por la Comisión Binacional. Inclusive, se nos han hecho conocer todos los avances que se han logrado en los estudios sobre la incidencia del Puente en el territorio uruguayo, y no hablo únicamente del departamento de Colonia ni del ámbito que rodea la ciudad.

Como todos saben, soy residente de la ciudad de Carmelo y entiendo que cuando se habla de ella, se alude a Colonia.

Consideramos que el Uruguay, mediante su Comisión Binacional, ha estudiado a fondo el tema en cuanto al medio ambiente, a la incidencia poblacional y al ámbito productivo que pueda resultar beneficiado o perjudicado por la obra. Esto quiere decir que, además de analizar el impacto que el Puente pueda originar, también se han tenido en cuenta las posibles ubicaciones. Originariamente se consideraron sólo cuatro Trazas, pero luego se empezaron a tener en cuenta las cinco —que surgen del informe que nos han proporcionado— relacionadas con la cabecera dentro del país. Las orientaciones no son tan precisas con respecto a puntos como Carmelo y Colonia, sino que se hace referencia al ámbito del departamento de Colonia.

Lógicamente, siempre nos preguntamos dónde iba a estar ubicada la otra cabecera, porque para el Uruguay podría ser

conveniente ubicarla en una zona determinada, pero para Argentina —y para Buenos Aires en particular— podría ser menos o más interesante.

Como bien ha dicho el señor Diputado, este Puente va a permitir unir San Pablo con Santiago de Chile pero, personalmente, como Legislador uruguayo, no he logrado visualizar ese entorno general ni el estudio globalizado de la obra, que es lo que realmente debe interesar a los países. Por lo tanto, creo que es muy importante esta conversación que iniciamos en el día de hoy, y veremos si es conveniente mantenerla en el tiempo.

SEÑOR VIRGILI.- Lamentablemente, tengo que retirarme por motivos de fuerza mayor. No obstante ello, debo decir que nos sentimos halagados por la presencia de los señores Diputados argentinos, lo que vemos con mucha simpatía.

En cuanto a dónde se ubicaría el Puente, debo decir que más allá del sitio en que se construya, para nosotros constituye una herramienta fundamental para el fortalecimiento de esa hermandad que tanto nos profesamos, por muchos motivos. Entiendo que el mundo tiene que irse integrando, y este es uno de los mecanismos para que Latinoamérica lo vaya haciendo. Por lo tanto, creo que se deben seguir manteniendo este tipo de conversaciones, con el fin de buscar soluciones armónicas para todos.

Reitero que nos sentimos halagados con vuestra presencia y pretendemos que este sea el comienzo de una serie de conversaciones. Es posible que en el futuro lleguemos a un acuerdo formal que sirva para todos; de todos modos, el Puente está por encima de todo eso y los uruguayos lo queremos y lo palpitamos, porque con él nos vamos a introducir en un mundo distinto que todos pretendemos, que yo no veré pero que sí vivirán mis hijos y nietos.

Por último, reitero mi agradecimiento por su presencia y quiero decir que estamos conjuntados en el esfuerzo para hacer esta gran obra, que sería una de las más importantes del mundo en materia de Puentes.

acp

SEÑOR SEGOVIA.- Recién en este período de Gobierno he accedido al Parlamento, por lo que recién a partir del mes de febrero de este año he comenzado a acumular información oficial en cuanto al Puente.

De todas formas, por muchos motivos hemos estado vinculados a la obra en sí, dada la trascendencia que tiene no solamente a nivel nacional, sino también, indudablemente, por un criterio de integración que sustentamos debido a nuestra radicación en el territorio nacional.

Hemos seguido con mucha atención este proceso por medio de la información que nos ha llegado de la Comisión Binacional, por los estudios de prefactibilidad y por la participación cada vez más creciente que viene teniendo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Uruguay. Esta Cartera ha tenido una altísima incidencia en cuanto a la realización de la obra, no sólo por la designación de sus técnicos, sino también por la presencia del señor Ministro —cada vez que ha sido necesario— en esta Comisión, a los efectos de brindarnos información, ya sea técnica, económica o política.

Entonces, a pesar de que en Comisión hemos tenido cada vez más información, creo que ninguno de sus integrantes —pienso que esta afirmación puede hacerse extensiva a todo el Parlamento uruguayo— tiene absolutamente definida la situación del Puente —muchos menos sus Trazas— ni los criterios a desarrollar en cuanto a integración, porque han surgido movimientos políticos de mucha jerarquía en el ambiente nacional que consideran que la integración no se da a través del Puente. Ellos participan de la idea de que la integración se puede lograr por medio de la hidrovía, y no con el puente, ya que éste no constituiría un elemento de integración. Sin duda, todo eso está en el espectro en el que nos movemos, tanto en la Comisión como en el ámbito político uruguayo; en este sentido, creo representar a todos los compañeros del Senado al decir que recién estamos acercándonos a una discusión mucho más profunda de la situación con respecto a la integración con el puente o la hidrovía, a la trascendencia inmensa que tiene la realización

de la obra y, también, a una cantidad de hechos paralelos que se van a ir suscitando si se da bandera verde a la realización del puente.

El propio señor Ministro ha expresado en esta misma sala de sesiones que sería una de sus metas trascendentes para este período de Gobierno colocar la piedra fundamental del puente que, normalmente, se denomina Colonia-Buenos Aires, porque es con ese nombre que se está incorporando al léxico común.

Por otra parte, no ha sido totalmente definida por parte del Ministerio la localización exacta del puente pero, por lo menos, la Presidencia de la Comisión Administradora del lado uruguayo visualiza más las cabeceras del puente sobre la ciudad de Colonia que sobre la de Carmelo y su unión con Paraná.

En consecuencia, creo que estamos en proceso de desarrollo y me parece que, a este respecto, el mecanismo que utilizan los colegas argentinos —en el sentido de buscar este tipo de relacionamientos y esta discusión a nivel de la Comisión y de los partidos políticos— para ir transformando la información —en uno y otro sentido— en medios valederos y firmes para llegar al mejor camino para la obra binacional y la integración, resulta excelente.

Decía que en la zona fronteriza con Brasil —que es el punto territorial en el que estoy afincado— venimos practicando, hace muchos años, una integración que no se limita sólo a fines comerciales y económicos, sino que ha trascendido y se ha transformado en una experiencia absolutamente única desde todo punto de vista, es decir, político, familiar, etcétera. Creo que es un ejemplo de integración a tener en cuenta, inclusive, porque en este momento estamos desarrollando una serie de propuestas binacionales en lo que hace al relacionamiento de nuestros países y, también, en el plano universitario.

Por supuesto, no podemos instalar un puente en medio del desierto para que después aparezcan, según dice la historia,

pescadores extraños; pero sí me parece que esa experiencia de integración es trasladable a esta zona del país, a pesar de que el río esté de por medio.

Pienso que hoy iniciamos un buen camino, al dar una señal muy importante no sólo desde el punto de vista de las relaciones interparlamentarias, sino también internacionales. En este sentido, entiendo que lo esencial es la franqueza de la presentación, que no significa discutir el tema de las Trazas, sino referirnos a una en particular, porque tenemos intereses que lo fundamentan. Considero que esto mejora el proceso de análisis, puesto que obliga a que ustedes sean más cuidadosos en cuanto a la defensa y nosotros en lo que tiene que ver con las propuestas a hacer.

Seguramente, el tránsito de nuestro pensamiento servirá para ir edificando un criterio beneficioso para esa relación que siempre hemos aspirado tener con más de un país de América y que hoy es posible plasmar, sea por la vía fluvial o por el puente; ello debe consolidarse definitivamente, no sólo por los intereses históricos, sino también por los procesos de integración mundial que se vienen dando.

Vaya dicho esto a modo de bienvenida y de augurio de otros caminos que iremos transitando.

Entiendo que no tenemos otra alternativa que seguir adelante con una discusión fraterna sobre toda la problemática porque, como bien se decía hace unos momentos por parte de un integrante de la delegación argentina que nos visita, nuestra región está ante la obra del siglo. Es más, diría que trasciende al siglo; es una obra absolutamente irrepetible y en donde no se pueden cometer errores. Y es precisamente de esta discusión de donde han de salir los elementos que nos permitan evitar errores —técnicos, teóricos o de integración— de los que podamos arrepentirnos en el futuro. En este sentido, en nombre del grupo político que represento y en forma personal, digo que estoy dispuesto a interiorizarme cada vez más del problema y, también, en la medida en que vayan tomando una mayor dimensión las definiciones acerca de los mecanismos de integración, e inclusive de algunas de las Trazas, a seguirlo discutiendo

hasta el último momento, aunque la Traza termine en un lugar al que no aspiramos ninguno de los dos países.

SEÑOR ANDUJAR.- Ante todo, deseo dar la bienvenida a nuestros visitantes y decir que tenemos mucho gusto en poder intercambiar opiniones sobre un tema que es muy importante para el Uruguay, y seguramente para el resto de los países.

Me ha llamado la atención el hecho de que en estos últimos días ha tomado mucha fuerza la idea de que el puente comience o termine frente a Aeroparque, con la construcción de una isla que, a su vez, va a servir de aeropuerto en una zona muy importante para la República Argentina. Me gustaría, entonces, escuchar la opinión que ustedes tienen sobre esto, porque creemos que los próximos años van a ser fundamentales. Si esta idea está siendo llevada adelante por el señor Presidente de la Nación Argentina, seguramente va a tener una incidencia capital. Aclaro que esta información nos ha llegado a través de los medios de prensa y no en forma oficial.

SEÑOR VALCARCEL.- Debo informar que hoy, a las 21 horas y por el canal estatal argentino —que creo llega a Uruguay a través del satélite—, el ingeniero Alvaro Alsogaray, que ha sido designado por el Presidente Menem para evaluar el tema, realizará una exposición sobre la aeroisla. Estamos hablando de la isla artificial que, en caso de contruirse, sustituirá una conflictiva infraestructura aeronáutica como la de Aeroparque, que posee una pista que no puede prolongarse , se encuentra en malas condiciones desde el punto de vista de la seguridad y está saturada.

SEÑORA BONOMI.- Deseo aclarar que la consultora Louis Berger —o sea la empresa que ha hecho los estudios sobre el cruce del Río de la Plata— ha manifestado que se puede habilitar rápidamente Aeroparque y descarta la Traza por ese lugar.

SEÑOR VALCARCEL.- Puesto que el señor Senador Andújar nos ha preguntado qué pasaría si el Presidente de la Nación Argentina toma la decisión política de insistir con esa obra, es eso lo que vamos a responder. Es evidente que el trabajo

presentado por esta consultora puede ser o no utilizado. De pronto, puede haber cinco consultoras que aconsejen algo distinto; pero se trata de que si el Presidente tiene idea de conversar con su colega uruguayo para ponerse de acuerdo, la obra no necesariamente irá por donde dice la consultora.

Decía que hoy, a las 21 horas, el ingeniero Alsogaray --Diputado de la Nación por un partido político que no es el nuestro, pero que en los últimos tiempos ha colaborado con el Gobierno del Presidente Menem— dará su opinión sobre el tema de la aeroisla. Hasta ahora, el bloque justicialista no sabe, no tiene información precisa, de lo que el ingeniero Alsogaray va a decir. Este no es un dato menor, puesto que quien va a hacer el anuncio es un Diputado de otro partido político. No obstante, hay algunos elementos políticos de importancia.

Es cierto que el Presidente Menem mencionó inicialmente la concurrencia de las dos obras; concretamente, habló de la aeroisla vinculada con el puente. No hace falta aclarar --aunque ya lo he dicho— que habemos Diputados justicialistas a los que no nos parece correcto este planteamiento. Hace poco tiempo tuve oportunidad de hablar muy brevemente de este tema con el Presidente Menem, quien aceptó que una cosa es la aeroisla y otra muy distinta la sumatoria de ésta y la Traza pasando por ese mismo sitio. También es cierto que en las últimas semanas disminuyó la versión de que se relacionen las dos obras; durante los últimos quince o veinte días, se ha hablado sólo de la aeroisla, desapareciendo de los medios de comunicación la mezcla de las dos obras.

Como Diputado justicialista no podría afirmar que en la mente del Presidente ha sido descartada la asociación entre ambas, pero tampoco podría asegurar que va a insistir en su combinación; ni siquiera podría aseverar que necesariamente la aeroisla se va a hacer.

Este es un proceso que comienza hoy, con la charla que dará al pueblo argentino el ingeniero Alsogaray. No obstante, creo que —como se dice vulgarmente— el señor Senador Segovia ha puesto el dedo en la llaga. En principio, queremos

aclarar que nosotros estamos de acuerdo con la realización del puente, y aprovecho para manifestar que también queremos la hidrovía. Hemos participado en la reunión que los técnicos realizaran en Buenos Aires, entre quienes se encontraban profesionales uruguayos, y hemos podido visualizar con claridad el trabajo formidable que están haciendo los representantes de los distintos países, a los cuales se suma el representante boliviano.

La hidrovía es una obra de una entidad realmente extraordinaria. Sin embargo, considero que la integración no se va a concretar por este camino ni por el puente, sino por una voluntad conjunta de integración entre los países, en la que el puente y la hidrovía serán sus instrumentos. A esto se va a tener que sumar, justamente, el ejemplo extraordinario que mencionaba el señor Senador Segovia, que es visto con sana envidia por mi país, que está tratando de trasladar esas ideas y esa experiencia a nuestra frontera con Chile.

Formando parte de la Comisión de Relaciones Exteriores, que lleva adelante un fuerte trabajo sobre el tema de las relaciones binacionales con Chile y conociendo la necesidad de la República Argentina por terminar con las dificultades históricas que ha tenido con este país, puedo afirmar que se están haciendo tremendos esfuerzos para que estas fronteras se junten. Precisamente, hemos visto que la experiencia de la frontera uruguayo-brasileña es realmente algo digno de ser imitado y no solamente en la región, sino en el mundo. A esos efectos, estamos trabajando con ideas más sólidas y creo que vamos en ese mismo camino.

De cualquier manera, no importa por dónde vaya el puente. Inclusive, si tuviésemos que decir hoy qué porcentaje de posibilidades tenemos de que el puente una la ciudad de Carmelo con el Dique Luján, tendríamos que admitir que nuestra máxima aspiración no supera el 50%; diría que es bastante menor. Sin embargo, no queremos que se deje de debatir este punto y la necesidad de encontrar alternativas. La consultora, que tiene que definir por dónde va a ir un puente, no puede encabezar su trabajo titulándolo Comisión

Binacional, Puente Buenos Aires-Colonia. Si en la tapa de este trabajo se mencionan estas ciudades, es difícil imaginar que el puente no va a unir las ciudades de Colonia y Buenos Aires. Además, cabe preguntarse qué se quiere decir cuando se expresa "Buenos Aires". ¿Se hace referencia a la provincia, la ciudad o al Gran Buenos Aires? En realidad, son tres conceptos distintos y, además, antinómicos. Pensamos que si el título refiere a la ciudad de Buenos Aires, es aberrante. Pero, en la medida en que se acerque al nudo o al centralismo argentino, también es aberrante. En definitiva, va a ser mejor cuanto más lejos esté del eje de la ciudad de Buenos Aires.

Seguramente, esto va a surgir como consecuencia del interés común de los dos países. Si dentro de Uruguay se evalúa que el puente es más rentable naciendo desde Carmelo —ello tendrá que ver con el perfil futuro de país que se quiere lográr— para nosotros es muy importante saberlo. De ser así, para los uruguayos también es relevante saber que existen grupos institucionales del lado argentino que ven con beneplácito —con intereses concurrentes— que la Traza no vaya al centro de Buenos Aires y mucho menos al centro de la ciudad y a la aeroisla.

Pero esto no termina aquí porque, de pronto, la charla que hoy tenemos, dentro de un año o seis meses tendrá que ver con la hidrovía o con algún nuevo elemento de vínculo que tengamos. También, podría estar relacionada con las telecomunicaciones o con el medio ambiente. Seguramente, los Legisladores estaremos trabajando en conjunto y con el mismo espíritu sano y transparente, manifestando que queremos lo mejor para nuestros países.

Creo que, de alguna manera, esto responde a lo que planteaba recién el señor Senador. En definitiva, hasta las próximas horas no sabremos qué va a suceder y, seguramente, existirán modificaciones entre lo que sepamos esta noche y la verdad final.

También sería grave que, en los próximos días, un acuerdo entre los Presidentes predefiniese —riesgosamente—

una determinada Traza, sin un debate más participativo y más amplio que el que se tuvo en el ámbito de la consultora que, desde nuestro punto de vista, fue sesgado.

Es cuanto quería trasmitir.

SEÑORA ARISMENDI.- Muy brevemente, deseo manifestar que, por lo menos en una apreciación general, no solamente coincidimos en que el proceso de integración de nuestros países y nuestros pueblos está en marcha y avanza cada vez más, sino en que también es deseable que ello suceda así. Debemos tener en cuenta que, en nuestro caso, ese proceso de integración está en nuestras raíces, como nación, en todo lo que fue el pensamiento Artiguista en cuanto a la unión de los pueblos vecinos, respetando —como decía el General Artigas— su soberanía.

Este difícil equilibrio en momentos de una revolución científico-técnica, de avances y desarrollo tan vertiginosos, hace que debamos tener en cuenta todos los elementos que van a estar en juego. Me refiero, por un lado, a los proyectos más adecuados para cada país —que no siempre tienen por qué coincidir estrictamente— y, por otro, a las consecuencias positivas que esto pueda traer, así como a aquellos aspectos que puedan perjudicar, en uno y otro lado del río, la calidad de vida de la gente y el posible desarrollo de la zona.

En ese sentido, tal como expresaban nuestros colegas, estamos atendiendo a todos los estudios que se están realizando ya que, por lo menos de nuestro lado, significa una serie de modificaciones muy profundas. Desde el punto de vista técnico, algunas son muy posibles de proyectar hoy, pero otras tienen consecuencias —que se pueden prever— como, por ejemplo, lo que tiene que ver con la relocalización productiva, con el futuro desarrollo poblacional, económico, social y cultural, teniendo en cuenta que se trata de una zona —el señor Presidente de la Comisión podrá explicarlo mucho mejor— con características muy particulares y con una historia muy rica, que deberán ser tenidas en cuenta.

Se trata de una situación compleja que debe conjugar

intereses económicos, de desarrollo productivo y culturales de ambos países y los de quienes van a participar en esta obra. Naturalmente, por la dimensión de la misma obra, los intereses económicos van a ser muy importantes y deberán ser tenidos en cuenta. Además, éstos no siempre concuerdan con las aspiraciones de cada uno de nosotros, por lo que debemos ser muy cautos.

En ese sentido, este tipo de intercambios que realizamos a través de la prensa y otros medios de comunicación es muy importante y nos abre una perspectiva de los distintos puntos de vista que existen al respecto, lo que es muy bueno para nuestra labor.

Seguramente, como muy bien decía el señor Presidente de la Comisión, ésta no será la última oportunidad en que nos reuniremos. Creemos que ésta ha sido una iniciativa muy interesante y, sin duda, habrá que incorporarle las consideraciones políticas de cada uno de los países, que muchas veces no coinciden estrictamente con los intereses de las distintas colectividades o núcleos poblacionales de cada uno de los márgenes que este puente va a unir.

Por otra parte, debemos enmarcar este tema en la concepción de la subregión, constituida por el MERCOSUR, que no solamente atañe a la Provincia de Buenos Aires y a Colonia o a la Argentina y al Uruguay, sino que también tiene que ver con el proceso de integración por las transformaciones muy importantes que ello significará.

Por lo tanto, me sumo a las expresiones de agradecimiento por la información que nos han brindado y aspiro a que sigamos en permanente contacto.

Personalmente, creo que no solamente deben ser tenidas en cuenta las opiniones técnicas o políticas, sino también las expresiones que puedan existir —como es nuestro caso— por parte de las fuerzas vivas y de organizaciones sociales que tienen sus propios intereses y deben ser tenidos en cuenta.

SEÑOR MARSAN.- Antes que nada, quiero decir que soy el

Presidente del Consejo de Productores del Delta y, actualmente, ejerzo la titularidad ejecutiva de la Comisión de Apoyo a la Traza Delta.

La Traza Delta que nosotros propiciamos es la que figura como D2 en el Informe de la Consultora Louis Berger International INC. Es importante recalcar este aspecto, porque son muy diferentes las problemáticas de las Trazas D1 y D2.

Luego de un análisis muy rápido sobre este Informe hemos encontrado algunas apreciaciones sobre la Traza D2 —que es la que nos preocupa—, que estimamos son totalmente incorrectas y que llevan a un sobredimensionamiento de esa alternativa. En consecuencia, ello ocasionaría una exageración en la inversión necesaria. Esto es sumamente significativo, porque incide en la rentabilidad comparable de las otras Trazas.

En el agregado al Informe que hemos entregado a la Comisión, hacemos mención de algunos puntos que entendemos significativos de los errores de información.

Uno de ellos es muy anecdótico y es el que figura al comienzo del agregado. Allí se expresa que el Río de la Plata varía en su ancho desde 40 kilómetros frente a las Islas del Delta hasta 220 kilómetros en la desembocadura. Esto no es así, y el señor Presidente de la Comisión, que es de Carmelo, lo podrá corroborar. El Río de la Plata nace frente a Punta Gorda —entre Nueva Palmira y Carmelo— con 2 kilómetros de ancho. Frente a Carmelo —que es donde pasa la Traza D2— cruza con 7 kilómetros de ancho. Este es un pequeño detalle, pero debe ser tenido en cuenta porque se puede advertir una cierta intencionalidad, que no es del todo favorable para nuestra Traza.

Uno de los puntos más significativos del Informe refiere a que se deben realizar terraplenes y viaductos. En el caso de la Ruta 12, estos viaductos no existen, por lo que resulta muy extraño que se pretenda realizar en este lugar que está aguas abajo. Además de ello, el terraplén y los viaductos de

bajo nivel son fijados con rasante a + 6 metros con respecto al terreno natural; éste, en esa área oscila entre 1,5 metros a 3 metros de altura. Nosotros aceptamos como cota promedio 2 metros de altura del terreno natural; si a ello le sumamos los 6 metros que pretende la Consultora, la rasante sería de 8 metros, cuando la altura máxima que se registró en el Varadero del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia en Paraná Mini, está debajo de esa medida. En el año 1959, coincidió una creciente muy grande en el Río Paraná con la más grande conocida en este siglo en el Uruguay —posiblemente, el señor Presidente de la Comisión la recuerde— y hubo siete días de sudestadas y lluvias. Entonces, se registró el máximo absoluto en esa escala que fue de 4,60 metros. Quiere decir que la rasante del terraplén que fue calculada en 8 metros por la Consultora, tiene 3,40 metros por encima del pico máximo conocido en este siglo. Esta exageración significa que lo que podría ser un terraplén de 4 metros de altura promedio, se lleva a 6 metros, con lo que se crea una diferencia de sección —suponiendo que tenga 25 metros de ancho en su parte superior, pero lamentablemente no hemos tenido acceso a este detalle— de 258 metros cuadrados. Sin embargo, si fueran 4 metros que serían suficientes, habría 1,40 metros más de revancha sobre el pico máximo que se produjo en la historia y tendría 148 metros cuadrados. Esto significa que habría 110 metros cuadrados de más. Es decir que hay un 74% de excedente del volumen sobre lo que realmente sería razonable.

A lo expuesto, hay que agregarle los drenes geotextiles verticales de hasta 30 metros de profundidad, que tampoco posee la Ruta 12. Se habla de un puente sobre el Río Luján de 30 metros de altura, cuando desde el Dique Luján hacia aguas arriba —que es donde cruza nuestra Traza, y no por capricho— sólo navegan lanchas y embarcaciones menores, lo que indica que sólo es un arroyito. Hasta el Dique Luján sí es navegable, inclusive por areneros. Por lo tanto, me pregunto por qué deben ser 30 metros de altura.

Creemos que hay una cantidad de exageraciones que alcanzamos a detectar en un primer análisis y por eso pedimos que se nos permita acceder al informe para hacer nuestras

acp

críticas constructivas antes de que se tome una resolución definitiva con respecto a la Traza. Si bien estamos totalmente de acuerdo con que se realice la obra, pensamos que al posible inversor hay que ofrecerle un trabajo que se pueda llevar a cabo. No sólo podemos movernos por el hecho de que queremos un progreso para nuestra zona —Dique Luján y Delta, en la Argentina y Carmelo y alrededores en el Uruguay— que necesita un desarrollo. Además de eso queremos ofrecerle al inversor una oferta atractiva, pero si exageramos los valores de los costos de inversión estaríamos procediendo en forma injusta. Por eso, todo lo que aspiramos en este momento es que, antes de tomar decisiones definitivas con respecto a la Traza, se dé lugar a una posible crítica sobre el tema.

SEÑOR GARCIA.- Notamos que en el informe brindado por la constructora hay muchos supuestos que no están respaldados por un informe de datos. Por eso, consideramos que habría que solicitarle a dicha constructora que los respaldara, no sólo en lo referente a la Traza Delta, sino para cualquiera que se elija. Creemos que no se puede hacer livianamente un informe sin decir de dónde salen los datos. Se tome la Traza Delta o cualquier otra, es importante saber que el informe está correctamente hecho. Lo medular que queremos plantear aquí es que vemos que existen deficiencias en el informe y está muy cercana la reunión entre los dos Presidentes. Como se ha dicho, cada uno de nosotros tenemos que tratar de que en esta reunión no se determine cuál será la Traza elegida, sino que se establezca el interés de realizar la obra. De esta forma, la Traza se elegiría una vez que estuvieran hechos todos los estudios y pudiéramos contar con un respaldo técnico que nos aconsejara la mejor, para que luego no tuviéramos que arrepentirnos —tal como decía el señor Senador Segovia— al tomar una decisión. Si tomamos una determinación tenemos que hacerlo teniendo en cuenta todos los fundamentos y sabiendo que si se construye un puente que cruza el río luego no tendremos inconvenientes por sudestadas o neblinas. También tenemos que evitar que, por ejemplo, los navegantes tengan problemas porque no puedan pasar la barrera del puente que va a estar a seis metros de altura. Por eso quiero reiterar que en esta inminente reunión entre los Presidentes

es importante que se determine que se debe hacer la obra, pero no se fije el lugar por dónde se va realizar, a fin de que esto se establezca luego de un análisis serio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Reitero el agradecimiento por haber concurrido y por la información brindada que en lo personal creo que atiende a un tema tremendamente puntual como es el hecho de que haya un profundo estudio en lo que respecta a la ubicación de las cabeceras en ambas márgenes.

En lo que tiene que ver con el Uruguay se ha estudiado excelentemente en cuanto al tiempo y a los efectos, aunque tal vez prescindiendo de algo en lo relativo a la ubicación de las cabeceras. Asimismo, no tengo dudas de que se ha tenido en cuenta que aquí van a tener una importancia fundamental los inversores, pues ambos países no van a invertir dinero a los efectos de la construcción del Puente, sino que lo harán empresas privadas. Si bien las consultoras han participado, las Comisiones Nacionales y la Binacional tienen que estudiar profundamente el tema, aun con el apuro que existe actualmente. En lo que me es particular visualizo un apresuramiento y creo que en poco tiempo se van a tener noticias importantes acerca de esta enorme obra.

Por todo lo expuesto, comprendo la importancia que tiene este tipo de encuentro entre Legisladores los que, indudablemente, estamos sensibilizados por una obra que alcanza a dos estructuras sociales como son Uruguay y Argentina.

Por tanto, en lo personal y en nombre de los integrantes de la Comisión, sólo me resta expresar que estamos abiertos a realizar intercambios de información y a mantener un vivo contacto en el correr de estos días teniendo en cuenta la urgencia existente.

SEÑOR SEGOVIA.- Estimo que a los Legisladores argentinos les podrían interesar los informes de la consultora y de la Comisión uruguaya. Este último no tiene definición de Traza y simplemente se trata de un estudio de factibilidad. Pienso que esos informes podrían ser complementados con la versión

taquigráfica de la exposición realizada en Sala sobre la fundamentación de este tema. Como considero que estos son elementos trascendentes, se les podrían hacer llegar a los señores Legisladores copia de los mismos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 15 y 32 minutos.)

acp